

University of Groningen

Vrachtvaarders van Europa

Koopmans, Jelle Jan

DOI:
[10.33612/diss.135927567](https://doi.org/10.33612/diss.135927567)

IMPORTANT NOTE: You are advised to consult the publisher's version (publisher's PDF) if you wish to cite from it. Please check the document version below.

Document Version
Publisher's PDF, also known as Version of record

Publication date:
2020

[Link to publication in University of Groningen/UMCG research database](#)

Citation for published version (APA):
Koopmans, J. J. (2020). *Vrachtvaarders van Europa: Een onderzoek naar schippers afkomstig uit Makkum in Friesland van 1600 tot 1820*. [Rijksuniversiteit Groningen]. Uitgeverij Verloren.
<https://doi.org/10.33612/diss.135927567>

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

The publication may also be distributed here under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license. More information can be found on the University of Groningen website: <https://www.rug.nl/library/open-access/self-archiving-pure/taverne-amendment>.

Take-down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Downloaded from the University of Groningen/UMCG research database (Pure): <http://www.rug.nl/research/portal>. For technical reasons the number of authors shown on this cover page is limited to 10 maximum.

Stellingen proefschrift

1. Het specialisatiemodel zoals beschreven door De Vries en Van der Woude geeft een uitstekende verklaring voor het ontstaan van 'vlekken' zoals Makkum.
2. De combinatie tussen boer en schipper, vaak gegeven als één van de redenen dat schippers in Friesland in tegenstelling tot andere gebieden nog wel succesvol konden zijn, kwam in Makkum in deze periode niet voor. Het vaarseizoen dat lag tussen begin februari en begin december gaf daar ook geen enkele mogelijkheid toe.
3. De (zee)scheepvaart in Makkum is ontstaan uit de behoefte om lokale producten, zoals bakstenen en kalk, in andere gebieden af te zetten.
4. Het beroep van schipper werd vaak vele generaties van vader op zoon doorgegeven.
5. Wederzijds vertrouwen was een zeer belangrijk aspect van vroegmoderne handelsrelaties. Uit de correspondentie van de familie Kingma blijkt dat deze relaties geregeld langer dan 30 jaar bestonden.
6. Oorlogen zorgden niet slechts voor een tijdelijke schok in de scheepvaart, maar veroorzaakten ook structurele veranderingen. Zoals de Negenjarige Oorlog, de Spaanse Successieoorlog en de Grote Noordse Oorlog in de periode 1688 -1721 de Makkumse schippers een mogelijkheid gaven zich in te vechten in de Sontvaart, zo betekenden de Vierde Engelse Oorlog en de blokkades in de Franse Tijd het einde van de Makkumer scheepvaart.
7. De Makkumer schippers zaten in een zogenaamde 'negative lock in'. Zij waren afhankelijk van de scheepvaart op de routes tussen Amsterdam en Koningsbergen en Danzig en konden, toen hier minder vraag naar kwam, het roer niet voldoende wenden naar andere vertrekplaatsen en bestemmingen.
8. Dat het aantal inwoners van Makkum tussen 1744 en 1815 daalde van 2.677 naar 1.516 kwam voornamelijk door het instorten van de scheepvaart. Ruim twee eeuwen kende het dorp ruim 100 schippers die een groot deel van het dorp van inkomsten voorzagen.
9. Het bestaan van een schipperscompact kan zowel als een vorm van onderlinge solidariteit als van welbegrepen eigenbelang worden uitgelegd.
10. Niet de slavernij of producten uit de Nederlandse koloniën hebben geleid tot de welvaart van de Republiek in de zeventiende eeuw, maar de handel en het transport van bulkgoederen zoals wijn, hout en graan.